



WSV.de

Wasserstraßen- und
Schiffahrtsverwaltung
des Bundes

Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt Rhein

Protokoll Informationsgespräch am 15.03.2021 in Lorch, 13:00-15:00 Uhr

**Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung zur Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein
Teilabschnitt 2, „Lorcher Werth“ und „Bacharacher Werth“, Rhein-km 528,0 bis 547,5**

Am Informationsgespräch haben fünf Personen teilgenommen.

Teilnehmer Veranstalter:

- Wasserstraßen- und Schiffahrtsamt (WSA) Rhein als Träger des Vorhabens (TdV)
- Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)
- Agentur für Nachhaltigkeits-Kommunikation (N-Komm)

1 Präsentation

- Im Rahmen eines Einführungsvortrags wurden vom WSA Rhein und der BAW die geplanten Maßnahmenalternativen für die Abladeoptimierung der Fahrrinnen am Mittelrhein (AOMR) im Teilabschnitt 2, „Lorcher Werth“ und „Bacharacher Werth“ Rhein-km 528,0 bis 547,5 vorgestellt. Die Präsentation ist auf der Internetseite www.abladeoptimierung-mittelrhein.wsv.de veröffentlicht.

2 Diskussion

- **Frage Fährbetrieb Schnaas GmbH:** Welche Veränderungen sind zu befürchten? Wie würden sich die Strömungsverhältnisse nach Abschluss der Arbeiten vor allem im Bereich der Fähren verändern?
- **Antwort WSA Rhein:** Nach den geltenden gesetzlichen Regelungen dürfen wir keine Verschlechterung des Ist-Zustandes mit unseren Maßnahmen bewirken

oder müssen diese ausgleichen; das heißt, dass durch unser Projekt sich unter anderem auch die bestehenden Strömungsverhältnisse nicht verschlechtern dürfen.

- **Antwort BAW:** Die Änderung der Strömungsverhältnisse im Bereich der Fähren ist abhängig von den Alternativen, die zum Tragen kommen. Grundlage für die Aussagen bezüglich der zu erwartenden Entwicklungen ist die Betrachtung, wie sich die Situation in der Vergangenheit entwickelt hat, da die Gewässersohle einer kontinuierlichen Veränderung unterliegt. Die verschiedenen Maßnahmen konzentrieren die Abflüsse im Hauptstrom. Hierdurch werden sich die Anlandungen unterhalb des Lorch Wehrs voraussichtlich nicht erhöhen. Das Thema der Anlandungen ist dennoch ein Punkt, den wir im Verlauf der Planungen weiter untersuchen werden.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Welche Maßnahmen sind für den Nahegrund geplant?
- **Antwort WSA Rhein:** Der Nahegrund ist auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses in den neunziger Jahren gestaltet worden. Allerdings war er Veränderungen unterworfen, so dass der seinerzeit hergestellte Zustand so nicht mehr besteht. Der Nahegrund wird daher an die Projektziele der Abladeoptimierung angepasst. Das betrifft auch beispielsweise die Fischdurchgängigkeit. Zusammen mit der BAW werden wir in der nächsten Zeit einzelne Maßnahmen genauer untersuchen.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Bei einer Alternative ist ein steuerbares Schlauchwehr geplant. Wo wird sich die Steuerung befinden?
- **Antwort WSA Rhein:** Für den Fall, dass eine Alternative mit dem steuerbaren Schlauchwehr gewählt wird, muss am Ufer ein Technikhaus für die Steuerung des Schlauchwehrs gebaut werden.
- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Es ist also keine Fernsteuerung beispielsweise von Oberwesel aus geplant?
- **Antwort WSA Rhein:** Nein, wenn die Alternative zum Tragen käme, wäre nach aktuellem Stand keine Fernsteuerung vorgesehen, sondern eine Steuerung direkt vor Ort.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Auf dem Plan ist auch ein Längswerk vor Bacharach vorgesehen. Es sieht so aus als ob dies auch die Anfahrtsbereiche der Fahrgastschifffahrt betreffen würde. Besteht da nicht die Gefahr, dass sich das schon bestehende Problem der Versandung des Nebenarms noch verstärken würde?
- **Antwort WSA Rhein:** Zusammen mit der BAW werden wir diese Problematik noch eingehender betrachten. Die Länge des Längswerks ist ein erster Entwurf. Wie lang das Längswerk wirklich werden könnte, ist Gegenstand der späteren Planung.
- **Antwort BAW:** Eine Anmerkung zur Anlandungsproblematik: Das geplante Längswerk im Bereich des Lorchhausener Grunds würde den Eintrag von Geschiebe im Bereich hinter den Lorchhausener Grund reduzieren. Wir gehen davon aus, dass zusammen mit der Überströmung des geplanten Bauwerks ab Mittelwasser es zu keiner höheren Anlandungsproblematik im Vergleich zur jetzigen Situation kommen wird. Was die Länge des Bauwerks betrifft, stehen wir in Gesprächen mit den Kollegen des entsprechenden Außenbezirks des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamts

Rhein, die ihre Ortskenntnisse einbringen. Es ist natürlich wichtig, dass die Fahrgastschifffahrt auch zukünftig gute Verhältnisse vorfindet.

- **Frage Naturschutzbund Deutschland, NABU Rheingau:** Wir beschäftigen uns auch mit dem Verhalten der Zugvögel im Winter. Für diese sehen wir nach den vorgestellten Alternativen keine Verschlechterung der jetzigen Situation. Mich interessiert eher eine andere Frage: Was passiert denn mit dem Schüttgut, das aus dem Rhein hervorgeholt wird? In den siebziger Jahren wurden bei Ausgrabungen im Binger Loch das Schüttgut bei Geisenheim auf die Rheinwiesen drei bis fünf Meter hoch ausgebracht. Das hat die Gegend total verändert. Es hat zudem Auswaschungen von verschiedenen Schadstoffen gegeben.
- **Antwort WSA Rhein:** Im Zuge der weiteren Projektbearbeitung ist ein Baggergutmanagementplan aufzustellen. Es wird eine chemische Analyse des Materials durchgeführt. Zur weiteren Planung gehört auch die Erstellung eines Verbringungskonzeptes. Dabei ist zu klären, wo das Material verbracht werden kann oder ob es nach gesetzlichen Regelungen verwertet oder entsorgt werden muss. Es wird ebenfalls geprüft, ob das Material wieder in den Rhein eingebracht werden kann. Zudem wird darauf geachtet, dass sich das Landschaftsbild nicht verändert. Letztendlich steht der Verbleib des Baggerguts noch nicht fest. Sofern Transporte und eine gesonderte Entsorgung erforderlich werden, sind diese Schritte im Rahmen der Umweltplanung gesondert zu betrachten.

- **Frage Rheinfähre:** Wie sieht die nächste Anpassung des gleichwertigen Wasserstands (GIW) aus?
- **Antwort WSA Rhein:** Der gleichwertige Wasserstand (GIW) wird alle zehn Jahre überprüft und neu festgelegt. Die nächste Überprüfung findet im Jahr 2022 statt. Es zeichnet sich ab, dass der GIW₂₀ in diesem Streckenabschnitt um zwei Zentimeter niedriger liegen könnte. Es ist zu beachten, dass der gleichwertige Wasserstand für den gesamten Rhein festgelegt wird. Etwaige Anpassungen sind in unseren Planungen zu prüfen. Es ist aber nicht möglich, alle zukünftigen Veränderungen des GIW mit einzukalkulieren.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** In einer Alternative ist ein Leitwerk auf der Lorcher Seite, stromabwärts nach Lorchhausen, angedacht. Hätte dieses Bauwerk Auswirkungen auf den historischen Steiger?
- **Antwort WSA Rhein:** Der historische Steiger wird von Auswirkungen des Leitwerks nicht betroffen sein.

- **Frage Bingen-Rüdesheimer Fähr-und Schifffahrtsgesellschaft eG:** Wie weit ist das Leitwerk vom Ufer entfernt geplant?
- **Antwort BAW:** Eine genaue Aussage ist nicht möglich, da der Uferbereich nicht gleichmäßig verläuft. Das Leitwerk wird durchschnittlich etwa eine halbe Fahrrinnenbreite (ca. 60 Meter) vom Ufer entfernt sein.

Ende des Informationsgespräches